

29 april 1944

Noodlanding ‘vliegend fort’ in ’t Veller

Op zaterdag 29 april 1944 komt er opnieuw een B-17G bommenwerper neer in Ruurlo, nog geen twee maanden nadat eenzelfde toestel was neergestort. Ook nu is ‘t Veller het schouwtoneel, het enige verschil is dat het dit keer gaat om een noodlanding. Piloot Hal Nelson slaagt erin om zijn aangeschoten bommenwerper beheerst aan de grond te zetten. Eén bemanningslid is dan al gesprongen, de overige negen worden door verzetsman Hendrik Wieggers opgevangen en weggesluisd via de pilotenlijn. Buikkoepelschutter Robert Zercher moet zijn tocht naar de vrijheid helaas met de dood bekopen.

De B-17G die op 29 april een noodlanding maakt heeft als serienummer 42-39920 en behoort tot de USAAF, de Amerikaanse luchtmacht. Volgens het boek ‘The Long Road’ van Oliver Clutton-Brock en Raymond Crompton komt het toestel neer op de hoek van Veldermansdijk en Strengendijk. Hendrik Wieggers noemt echter een plek die pakweg een halve kilometer noordelijker ligt, iets bezuiden de Vellerdwarsdijk tussen Tolhutterweg en Veldermansdijk. Het stuk grond was volgens hem eigendom van Vrieze, bijgenaamd Ollen Tinus.

Wieggers was kort na de crash ter plekke om de bemanningsleden uit handen van de Duitsers te redden en weg te sluisen via de ondergrondse.

Als gebruikelijk bij een B-17 heeft de 42-39920 een tienkoppige bemanning. Piloot is Hal J. Nelson, de overige bemanningsleden zijn Charles F. Ramlow (copiloot), Philip R. Cavanaugh (bommenrichter), Michael Dencavage (rugkoepelschutter), Don E. Jackson (linker zijschutter), George P. Paulk (radiotelegrafist), Floyd E. Ragsdale (staartschutter), Noyes Richey (navigator), Victor A. Ryczko (rechter zijschutter) en Robert W. Zercher (buikkoepelschutter).

De 42-39920 maakt deel uit van 729 Bomb Squadron (729BS/452BG), een van de vier squadrons die samen 452 Bomb Group vormden. Het vliegtuig heeft van de bemanning de koosnaam ‘Karen B’ gekregen. Het vliegtuig is afgeleverd op 8 oktober 1943 en is per 6 januari 1944 toegewezen aan 729BS/452BG, toen dit squadron verhuisde van Amerika naar Deopham Green in Engeland. Het toestel maakte zijn eerste operationele vlucht op 24 april 1944 met bovengenoemde bemanning, Braunschweig was toen het doelwit.

Geraakt boven Berlijn

Volgens het Verliesregister van de NIMH is het 13.35 uur in de middag wanneer de 42-39920 een buiklanding maakt op ’t Veller. Waarschijnlijk is dat iets later geweest, zo rond 13.50 uur. Dat valt in ieder geval af te leiden uit een rapport van de Luchtbeschermingsdienst in Zelhem. De 42-39920 komt namelijk om

13.48 uur over Zelhems grondgebied, om dan weer richting Ruurlo af te buigen. “... Uit de richting Ruurlo kwam een viermotorige bommenwerper uit de wolken, die boven de Meene in de nabijheid van de bebouwde kom van het Dorp Zelhem scherp naar links afboog en in glijvlucht in Noord-Oostelijke richting achter de bosschen verdween. ...”

Het vliegtuig is eerder die morgen opgestegen van de thuisbasis Deopham Green in Engeland voor een bombardementsvlucht naar Berlijn. Dat moet zo rond 9.00 uur zijn geweest (8.00 uur Engelse tijd), ervan uitgaande dat de heenvlucht naar Berlijn zo’n 3 uur gekost zal hebben. De terugvlucht kan na het afwerpen van de bommenlast sneller worden afgelegd, maar voor de 42-39920 zal dat niet het geval geweest zijn gezien de problemen die ze ondervinden.

In totaal bestaat de armada uit maar liefst 750 zware bommenwerpers en 800 begeleidende gevechtsvliegtuigen, die als doel hebben het station aan de Friedrichstrasse, een belangrijk knooppunt voor het treinverkeer rond Berlijn. De geallieerden hopen dat de werknemers zo de fabrieken niet meer kunnen bereiken, waardoor de oorlogsindustrie in en rondom Berlijn een slag wordt toegebracht. De 42-39920 maakt deel uit van de voorste van in totaal drie formaties. De meeste bommenwerpers zijn beladen met drie 1000 kg bommen en vier 500 kg brandbommen.

In de buurt van Hannover worden ze belaagd door 60 tot 80 Duitse gevechtsvliegtuigen, die de formaties zodanig verstoren dat uiteindelijk niet meer dan 580 van de 750 bommenwerpers het doelgebied boven Berlijn bereiken. Daar hebben de overgebleven bommenwerpers ook nog last van laaghangende bewolking, zodat het doel nauwelijks zichtbaar is. Bovendien krijgen ze te maken met zwaar afweergeschut (FLAK) van de Duitsers, waardoor ook de 42-39920 wordt getroffen. Motor 2 raakt beschadigt en valt uit, terwijl een brandstoftank lek wordt geschoten.

Gehavend maar met nog drie motoren in tact zet piloot Nelson koers richting thuisbasis. Aanvankelijk vliegend op een hoogte van zo’n 3.000 meter, maar als de bewolking breekt dalen ze af naar ‘boomhoogte’ om Duitse jagers van zich af te houden. Als onderweg nog eens twee motoren het begeven wordt de bommenwerper nauwelijks meer bestuurbaar. Vandaar dat piloot Nelson rond 12.40 uur via de intercom bevel geeft aan de bemanningsleden om zich gereed te maken voor het verlaten van het vliegtuig. Waarschijnlijk heeft Jackson de order niet helemaal goed begrepen, want hij springt meteen. Hij komt neer bij het dorpje Ölper, zo’n 3 km ten noordwesten van Braunschweig. Nadat hij door de plaatselijke bevolking ernstig is mishandeld wordt hij door Duitse soldaten afgevoerd.

Blijkbaar heeft Nelson het vliegtuig echter voldoende in zijn macht kunnen houden om toch nog een veilige noodlanding te maken. Na de buiklanding proberen de bemanningsleden tevergeefs om het vliegtuig in brand te steken (alleen één vleugel gaat in vlammen op) en verbergen zich dan bij singels in de buurt.



De bemanning van de Karen B. Staand v.l.n.r. piloot Hal Nelson, copiloot Charles Ramlow, navigator Noyes Richey en bommenrichter Philip Cavanaugh. Zittend v.l.n.r. rechter zijschutter Victor Ryczko, linker zijschutter Don Jackson, radiotelegrafist George Paulk, rugkoepelschutter Michael Dencavage, buikkoepelschutter Robert Zercher en staartschutter Floyd Ragsdale (de foto is afkomstig van Col. USAF William D. Kay, neef van Floyd Ragsdale)

Via de pilotenlijn

Verzetsman Hendrik Wiegers, die snel ter plaatse is, neemt de negen vliegers onder zijn hoede en verbergt ze in een bosje in de buurt van Bernard Stegers.

Als de Duitsers rond 2 uur arriveren is er geen spoor meer van de bemanningsleden te ontdekken. Door Jan Krabbenborg wordt burgerkleding ingezameld, onder andere bij Duthler, zodat de bemanningsleden hun uniform kunnen verruilen voor burgerkleding.

Wiegers neemt contact op met collega-verzetsmensen om de bemanningsleden verder door te sluizen, uiteindelijk naar vrij gebied. Met dat doel brengt hij de vliegers de maandagavond daarop volgend samen met zijn helper Jan Hulshof (van Lammers) naar Venderbosch (de Radstake) in Heelweg waar een ander lid van het verzet de mannen zal overnemen en verder leiden. De mannen hebben inmiddels hun originele uniformen weer aangetrokken, mochten ze gesnapt worden door de Duitsers dan worden ze in ieder geval aangemerkt als krijgsgevangene en kunnen ze een beroep doen op de daarbij behorende behandeling. Op weg naar de Radstake worden ze bij Kolkman onaangenaam

verrast door een hond die aanslaat, waardoor de familie buiten komt kijken wat er aan de hand is. Wiegers heeft dan de tegenwoordigheid van geest om de mannen duidelijk te maken dat ze zich in rijen van twee op moeten stellen. Alles met gebarentaal, want Hendrik is het Engels niet machtig. Vervolgens laat hij hen langs de woning marcheren alsof het gaat om een Duitse patrouille. Dat werkt, want de nieuwgierige gezinsleden trekken zich ijlings terug in hun woning. Daarna wordt de Radstake zonder verdere obstakels bereikt.

Executie in Apeldoorn

Wat betreft de daarna volgende zwerftocht van de bemanningsleden volgen we het artikel dat Jelle Reitsma in Apeldoorn heeft geschreven over de lotgevallen van de bemanning van de 42-39920. Dat artikel is het resultaat van grondig en uitvoerig onderzoek naar met name de achtergronden van Robert Zercher, die in Apeldoorn wordt doodgeschoten door de Duitsers:

‘De negen Amerikanen vonden hun onderkomen bij de Aaltense melkboer Hendrikus Lambertus Becking. Op donderdag 4 mei 1944 waagde men het om de onderduikers in twee taxi’s (gereden door Hans Peters en E. Schuppen) over te brengen naar garagehouder Peters in Zutphen. Door steeds van verblijfplaats te veranderen, kon het risico worden verkleind. De uiteindelijke opzet was om de vliegers via de ‘pilotenlijn’ verder te transporteren om hen zo naar Engeland te laten terugkeren. Het organiseren daarvan was niet alleen erg gevaarlijk, het kostte ook veel tijd en moeite.

Peters zelf kon in zijn huis (Hemonystraat 20, Zutphen, van 8 mei tot 11 juli 1945) aan vijf man onderdak bieden en de vier anderen (waaronder George Paulk) kwamen terecht bij Peters Sr. (Paardewal 11, Zutphen). Na een dag of drie werd het drietal Michael Dencavage, George Paulk en Floyd Ragsdale opgenomen door Vinke op ‘Huize de Voorst’ in Eefde; omstreeks 18 mei kwamen zij terecht bij de zusters Hetebrei aan de Oude Wand 19, recht tegenover het hoofdkwartier van de Ortskommandantur Charles Ramlow en Noyes Richey bleven tot 17 mei ondergedoken bij Jansen in Zutphen, vervolgens bij Ross in Eefde en vanaf 26 mei tot 14 augustus bij de weduwe Ten Kate, ook in Eefde. Daarna werden zij naar Apeldoorn overgebracht.

Vervolgens werden de overige bemanningsleden via verschillende adressen verder geholpen, bij Koeslag in Laren, waar Floyd Ragsdale en George Paulk werden ondergebracht en bij Slagman in Harfsen, waar Philip Cavanaugh, Hal Nelson, Victor Ryczko, Michael Dencavage en Bob Zercher terechtkwamen. Twee bemanningsleden zijn lang in Oost-Nederland verborgen gebleven. Hal Nelson en Philip Cavanaugh werden door Tiemen de Jonge en Bertus Hekman, bekende verzetslieden uit Nijverdal, meegenomen naar dat dorp en verbleven daar van 11 juli 1944 tot 24 maart 1945 in het (inmiddels afgebroken) huis aan de Campbellstaat 30, bij de familie Arnold; met een korte onderbreking van 8 tot 24 september, toen Hal en Philip bij mevrouw Van de Wall verbleven. Vanaf 25 maart werd de grond kennelijk te heet onder hun voeten, want samen met Johan

Dinius hielden Nelson en Cavanaugh zich verborgen in een gat in de grond in het buitengebied. Op 6 april 1945 gidste Johan hen door de linies en voegden zij zich in Laren bij een eenheid van de 2e Canadese Infanteriedivisie.

Twee bemanningsleden, Michael Dencavage en Victor Ryczko, slaagden erin via 'pilot escape lines', waarschijnlijk met hulp van Joop ter Haar ('Pilotenjoep'), vanuit de Achterhoek te ontvluchten. Waarschijnlijk zijn zij per trein vanuit Lievelde vertrokken en via Zutphen, Arnhem en Nijmegen naar Limburg gereisd. Zij werden daar achtereenvolgens verborgen gehouden in Klimmen, Stein, Maastricht, Valkenburg en weer in Klimmen. Zij hebben zich in september teruggemeld bij eenheden van het Amerikaanse leger bevrijd. Volgens de officiële rapportage waren zij op 24 september terug in Engeland voor 'active duty'.

De overige vijf bemanningsleden kwamen vroeger of later in Apeldoorn terecht. Floyd Ragsdale en George Paulk werden rond 10 augustus met de fiets bij Koeslag in Laren opgehaald door leden van de verzetsgroep Narda (genoemd naar de leidster, Narda van Terwisga, geb. 24-aug-1919 en overleden 31 mei 1997). Om controle bij de IJsselbrug te ontlopen staken zij bij Wilp de IJssel met een roeibootje over. Floyd Ragsdale (schuilnaam 'Charly Holms') en George Paulk (schuilnaam 'Johnny Dunham') werden tijdelijk ondergebracht bij de familie Oxener aan de Loseweg 59. Na een paar dagen verhuisden zij naar de familie Kliet aan de Valkenberglaan 25, waar ook John Low, Bill Moore en David Smith al waren ondergebracht.

Omstreeks 15 augustus werden Bob Zercher bij Slagman in Harfsen en Charles Ramlow bij de weduwe Ten Kate in Eefde opgehaald en zij zijn op dezelfde manier naar Apeldoorn overgebracht. Noyes Richey moest nog even in Eefde blijven, omdat hij niet kon fietsen. Bob Zercher en Charles Ramlow werden de eerste dagen bij de familie De Vries en dr. Stigter opgevangen. Noyes Richey werd op 18 augustus per auto opgehaald en samen met Charles Ramlow ondergebracht bij de dames De Bree aan de Badhuisweg 121, waar zij tot 5 oktober verborgen werden gehouden. Van 5 tot 13 oktober verbleven zij aan de Vonderlaan 21 bij J. Bonselaar (adjunct directeur machinistenschool (scheepswerktuigbouw) annex ambachtsschool te Apeldoorn), tot zij op 14 oktober naar Barneveld werden gebracht. Bob Zercher schoof door naar mevr. Meijer-de Vries aan de Jachtlaan.

...

Zaterdag 30 september was een rampzalige dag: door het verraad van Willem l'Ecluse werd de groep Narda opgerold. De SD zette een val op in het huis van Narda van Terwisga aan de Paul Krugerstraat 30 en arresteerde Narda en de meeste leden van haar groep. De SD probeerde ook Joke (Joop) Bitter, de zoon van mevrouw Bitter-van der Noordaa, die aan de Jachtlaan 134 woonde, aan te houden. Daar troffen de SD'ers tot hun grote verrassing in het huis ook de Brit

Kenneth Ingram en Bob Zercher aan: 'Komm schnell, hier sind zwei Engländer'. In de verwarring wist Joke Bitter te ontsnappen.

Hoe en waarom Bob Zercher en Kenneth Ingram, die beiden bij mevr. Meijer-de Vries waren ondergebracht, in september 1944 bij mevrouw Bitter-van der Noordaa op de Jachtlaan 134 terechtkwamen, is niet meer na te gaan. Steeds wisselen van onderkomen om veiligheidsredenen? Andere reden? We weten het niet.

...

Robert Zercher droeg, evenals Kenneth Ingram, bij zijn arrestatie op 30 september burgerkleding maar hun identiteit was bij de SD bekend. Beiden hadden als krijgsgevangene behandeld moeten worden. Integendeel, ze werden zonder enige vorm van proces samen met de zes gearresteerde verzetslieden gefusilleerd. Hun lichamen werden voorzien van het bord 'Terrorist' en op verschillende plekken in Apeldoorn neergelegd om de Apeldoornse bevolking schrik aan te jagen. Bob's lichaam kwam voor de zaak van de dames De Jong aan de Deventerstraat te liggen. Pas dagen later mochten de lichamen worden weggehaald. Bob werd begraven op Heidehof.

Door de arrestatie beschouwde het verzet bestaande schuiladressen als gecompromitteerd. Op zondag 1 oktober vond het verzet een nieuw onderkomen voor de op de Valkenberglaan ondergedoken Amerikanen en zo verhuisden John Low, Bill Moore, David Smith, George Paulk en Floyd Ragsdale naar de Van Hasseltlaan 52, het huis van mevrouw Jacob. Daar hoorden zij op 2 oktober dat de Duitsers mannen hadden doodgeschoten en hun lichamen op diverse plaatsen in Apeldoorn hadden neergelegd met een bord 'Terrorist' op hun lichaam. Diezelfde avond doorzocht de SD met grof geweld het huis aan de Van Hasseltlaan en arresteerde Bill Moore, maar ontdekte de schuilplaats op de zolder, waar de overige vliegers zich verborgen hielden, net niet. Zodra de vliegers dachten dat de kust veilig was, vluchtten zij 's nachts naar Wenum Wiesel en verscholen zich in de hooiberg van boer Buitenhuis in Wenum Wiesel. Buitenhuis stuurde hen dezelfde avond nog door naar Vaassen en zo kwamen zij in de hooiberg van de familie Pannekoek terecht. Daar verbleven zij van 4 tot 29 oktober.

De eerste ontsnapping van verborgen Airborne soldaten en geallieerde vliegers over de Rijn in de nacht van 22 op 23 oktober – Pegasus I – was zo'n succes, dat ook de Duitsers er lucht van hadden gekregen en hun maatregelen troffen: het gebied zuid van de weg Utrecht – Arnhem en een strook daarboven werden tot verboden gebied verklaard. Pegasus II, de vervolgpoging, begon zo onder een ongelukkig gesternte.

Het verzet zorgde er voor dat de in Vaassen verborgen vliegers met de Pegasus II ontsnappingspoging op 18 november 1944 meekonden. Daarvoor moesten ze weer verkassen, deze keer naar de graanmolen in Barneveld en enige tijd later

naar boerderijen in Kootwijkerbroek. Van daar uit werden zij naar het verzamelpunt voor Pegasus II, kippenhokken in Meulunteren, gebracht. Ook Charles Ramlow en Noyes Richey waren nog in Apeldoorn en moesten ter voorkoming van verdere ongelukken ook elders worden ondergebracht. Charles kon zelf fietsen en werd als eerste weggebracht; bijna werd hij ontdekt, toen een Duitse soldaat de fiets van zijn begeleider wilde confisqueren. De volgende dag werd Noyes Richey te voet naar een plaats 5 km buiten Apeldoorn gebracht. Van daar uit ging hij verder achter op de fiets naar Barneveld. Via dat dorp bereikten Ramlow en Richey het verzamelpunt voor Pegasus II. Helaas mislukte deze poging. George Paulk en Floyd Ragsdale wisten de nacht van 18 op 19 november nog uit handen van de Duitsers te blijven. Tegen de morgen werden zij ingesloten door meer dan honderd Duitsers met geweren. Slechts bewapend met een oude stengun, besloten zij zich over te geven. Ook David Smith werd alsnog krijgsgevangen gemaakt. Luitenant Noyes Richey ook en hij liep hierbij een longschot op. Luitenant Ramlow zag kans om uit handen van de Duitsers te blijven en bereikte ten slotte op 10 maart 1945 de geallieerde linies bij Lage Zwaluwe na een 'crossing' van de Biesbosch.

Hoe verging het de rest van de bemanning? Don Jackson bracht de rest van de oorlog door in een onbekend Duits krijgsgevangenenkamp en werd pas in mei 1945 bevrijd. Zoals hiervoor al is beschreven, wisten Michael Dencavage en Victor Ryczko echt te ontsnappen. Charles Ramlow ook, maar pas veel later. Hal Nelson en Philip Cavanaugh voegden zich op 6 april 1945 in Laren bij de Canadese bevrijders. George Paulk en Floyd Ragsdale werden opgesloten in het krijgsgevangenenkamp – Stalag Luft IV - bij Gross-Tychow, in het toenmalige Pommeren. Tegenwoordig heet de plaats waar het kamp toen lag, Tychowo in Polen. Toen de Russen het krijgsgevangenenkamp naderden, ontruimden de Duitsers begin februari 1945 het kamp en dwongen de gevangenen ruim 600 km naar kampen in het huidige Duitsland te lopen, via Swinemünde (het huidige Świnoujście in Polen) op het eiland Usedom en Wöbbelin bij Ludwigslust, in Mecklenburg Vorpommern naar Fallingbospel in Niedersachsen. De omstandigheden waren verschrikkelijk, het was bitter koud, er lag veel sneeuw en de verzorging onderweg was abominabel. I.p.v. drie dagen zoals de Duitsers hadden gezegd, duurde de mars voor velen drie maanden. Het aantal dodelijke slachtoffers was aanzienlijk. Volgens Floyd Ragsdale en George Paulk is deze 'death march' hen bespaard gebleven. Zij werden uiteindelijk 'bevrijd' door de Russen, d.w.z. dat alleen de hekken omver werden gehaald; de gevangenen werden aan hun lot overgelaten. Ook Noyes Richey maakte deze dodenmars niet mee. Hij zat opgesloten in Stalag Luft 1 Barth-Vogelsang, 23 km ten noordwesten van Stralsund, in Mecklenburg Vorpommern, het enige kamp dat de Duitsers niet ontruimden. Op 1 mei 1945 werd hij bevrijd door de Russen. Na ongeveer twee weken werden de Amerikaanse gevangenen met B-17 bommenwerpers naar Frankrijk vervoerd.'

Tot zover de gedetailleerde informatie van Jelle Reitsma. Nog enige aanvullingen. De naam van Noyes Richey vinden we als krijgsgevangene ook terug op de site van merkki.com in Stalag Luft I, om precies te zijn in barak 1 van compound North 3. Vanwege zijn opgelopen longschot wordt hij eerst drie weken verpleegd in een ziekenhuis in Apeldoorn. Volgens zijn zuster Carmel, auteur van de familiechroniek 'The Richeys of Ragley', heeft Noyes tijdens zijn transport naar Stalag Luft I nog een vergeefse poging gedaan om te ontsnappen aan de Duitse bewakers. Die informatie is opgenomen in het boek van John Meurs, 'One way ticket to Berlin', waarin de achtergronden van alle vermiste vliegtuigen op deze 29^{ste} april 1944 zijn beschreven. Een oudere zuster van Meurs, Els, was destijds verloofd (en later getrouwd) met de eerder genoemde Joop Bitter van de groep Narda. Nadat hij op 30 september 1944 was ontsnapt aan de Duitsers dook hij aanvankelijk onder bij zijn ouderlijk huis. Uit het naoorlogse verhoor van Eugene Dirckx, een Belgische SS-er die op dat moment werkte voor de SD in Apeldoorn en die betrokken was bij moord op de zes verzetsmensen en de twee vliegers, vond de executie plaats in de vroege morgen van 2 oktober in het Apeldoornse Bos. Daarvoor was een speciaal executiepeloton van zo'n twintig manschappen opgeroepen. Hoofd van de SD in Apeldoorn was destijds Carl Fielitz. Voor meer details over de arrestatie en executie en de daarbij betrokkenen zie het boek van Meurs. Mevrouw Bitter-Van der Noorda, waar Zercher ondergedoken zat, werd zelf overgebracht naar kamp Ravensbrück, waar zij op 6 januari 1945 is overleden. Ook Narda van Terwisga kwam terecht in kamp Ravensbrück, maar werd daar op 25 april 1945 door de geallieerden bevrijd. Zij bleef haar verdere leven de gevolgen ondervinden van de oorlogsgebeurtenissen. Ter nagedachtenis aan de omgekomen verzetsmensen en vliegers is op 2 oktober 1969 op het terrein van 's Heerenloo Midden-Nederland (voorheen Groot Schuylenburg) een marmeren gedenkteken onthuld.

The Long Road

In het eerder genoemde boek 'The Long Road' van Oliver Clutton-Brock en Raymond Crompton wordt Bob Zercher ook zijdelings genoemd op pag. 107 en 108. De informatie over de voorgeschiedenis en zijn arrestatie is identiek aan die van Reitsma, al worden Ingram en Zercher in het boek samen met de rest van de groep gearresteerd op het adres Krugerstraat 30, de woning van Narda van Terwisga. Over de gebeurtenissen na de arrestatie worden in het boek nog wat meer details gegeven, met name vanuit Duits perspectief:

'Dutchman Willem l'Ecluse, a member of the Narda group, was in hiding to avoid being called up for forced labour in Germany, but was arrested and, possibly under torture by the Sicherheitsdienst (SD), betrayed the Narda group. In the late afternoon or evening of 30 September, SS-Hauptsturmführer Karl Fielitz and his second-in-command, SS-Untersturmführer Hubert Wigger, both

from the SD's Antwerp office, caught the Narda group at the house at Paul Krugerstraat 30, Apeldoorn: Wim Aalbers (born 18 February 1914), Jan Berendsen (11 September 1882), Reinier van Gerrevink (4 March 1907), Wim Karreman (5 August 1925), Jan Schut (8 June 1918) and Hans Wijma (5 February 1917). By way of bonus they got Ken Ingram and Bob Zercher, who just happened to be in the house at the time. In the confusion one of the Narda group, Joke (Joop) Bitter, son of Mrs. Bitter - Van der Noorda, slipped away. The matter of what the SD should do with their captives was referred to SS-Obergruppenführer Hanns Albin Rauter, SS-General and Höherer Polizeiführer, who was in command of both the Waffen-SS, the ordinary police, and the SD in The Netherlands. It was on his orders that the two airmen and the six members of the Narda group were taken to the back garden of the SD HQ at Van Rhemenslaan 9, Apeldoorn. There, at about 7 am on the morning of 2 October, they were shot by a company of NCOs recruited from a Waffen-SS Landschützen-Battalion. Their bodies were left at various points on the streets of Apeldoorn with the label 'Terrorist' around their necks. Ken's was put by the Deventerstraat bridge over the Kanaal Noord, and Bob's some 400 meters away on the same street near Hoofdstraat, opposite the post office.'

Kanttekening bij dit citaat: het hierin genoemde adres Paul Krugerstraat 30, waar de Narda-groep zou zijn gearresteerd, klopt niet. Die arrestatie vond wel degelijk plaats in het huis van mevrouw Bitter aan de Jachtlaan 134.

Robert W. Zercher

Robert W. Zercher werd geboren in 1907 als zoon van Frank en Ella Zercher in Hallam (York, Pennsylvania), waar hij samen opgroeit met zijn tweelingzusje Pauline en zijn broer Harold. Robert studeert af aan de Penn State University en werkt vervolgens acht jaar als test engineer bij de York Corporation (waar onder andere koelinstallaties worden gemaakt), voordat hij zich op 22 september 1942 als vrijwilliger aanmeldt bij de Amerikaanse luchtmacht. Hij is dan met zijn 35 jaren al relatief op leeftijd en nog ongetrouwd. Tijdens zijn afwezigheid overlijdt zijn moeder Ella. De familie Zercher krijgt opnieuw een klap te verduren als broer Harold (een civiel-ingenieur) in augustus 1943 om het leven komt bij een vliegtuigongeluk op Homestead Field in Florida.

Reitsma weet over Zercher nog de volgende achtergronden te melden:

'Bob Zercher was een gereserveerd, laconiek man, een scherp waarnemer met gevoel voor humor en zelfspot. Niet bepaald een Adonis, zei hij van zichzelf: *'Nobody loves me, I'm a monkey'*. Dit soort scherts was typerend voor hem; zo ook zijn plezier om zich eerst van de domme te houden bij bridge of poker om zich vervolgens als expert te ontpoppen. In afwachting van de komende bevrijding heeft hij, samen met Kenneth Ingram, een Britse Flight Sergeant, die in hetzelfde schuitje zat als hij, tekeningen gemaakt van Amerikaanse en Engelse vlaggen, zodat die na de bevrijding snel zouden kunnen worden geproduceerd.'

In februari 1946 liet de Amerikaan Eldon Soper van de Judge Advocat Section het stoffelijk overschot van Bob Zercher opgraven en nader onderzoeken, aldus Reitsma. ‘Als doodsoorzaak werd een met veel geweld toegebrachte bajonetsteek genoemd. Dat strookt niet met de reconstructie van de moord aan de hand van de verhoren van bij de executie betrokken SD’ers en van Willem l’Ecluse. Uit de verklaring van l’Ecluse blijkt dat de verzetsmensen, Kenneth Ingram en Bob Zercher zijn doodgeschoten door een executiepeloton. Vervolgens werd Bob Zercher herbegraven op het Amerikaanse oorlogskerkhof Neuville-en-Condroz (Neupré) in de Belgische Ardennen.’

Over de naoorlogse lotgevallen van de overige bemanningsleden meldt Reitsma: ‘Op Bob Zercher na keerde de complete bemanning terug naar de Verenigde Staten. In juni 1945 werd de bemanning nog een keer verzameld in Florida voor een z.g. ‘debriefing’ en daar is het MACR 4449 van de bemanning van de ‘Karen B’ aangevuld met individuele verklaringen. Noyes Richey leed toen nog steeds erg onder de gevolgen van zijn longschot.

Hal Nelson is in dienst gebleven en heeft de rang van luitenant-kolonel in de Amerikaanse luchtmacht bereikt. Charles Ramlow kwam op 13 september 1945 om het leven bij een vliegtuigcrash in Miami Beach. Michael Dencavage heeft in 1946 opnieuw dienst genomen bij de luchtmacht als Technical Sergeant. De anderen hebben hun studie of burgerberoep weer opgepakt. Floyd Evans Ragsdale maakte gebruik van de GI Bill om landmeetkunde te gaan studeren aan het Erskine College en bleef 50 jaar werkzaam als landmeter in de staat Louisiana. George Paulk is in 1989 nog een keer teruggekeerd naar Nederland om de mensen te bezoeken die hem hadden geholpen en om de plek van de noodlanding nog eens te zien.’

In het boek ‘One way ticket to Berlin’ van John Meurs valt nog te lezen dat Noyes Richey na de oorlog zijn studie chemie in Lafayette heeft afgemaakt. Daarna ging hij aan de slag bij Cities Service Corporation, een petrochemisch bedrijf in Lake Charles. Later was hij werkzaam bij Texas Butadiene Corporation in Houston en vanaf 1960 bij Atlantic Hichfield Corporation in Port Arthur (Texas). Daar werd hij hoofd van de afdeling chemie en later van de kwaliteitsbewaking, tot zijn pensionering in 1982. Na zijn pensionering begon hij samen met zoon Kenneth nog een eigen bedrijf onder de naam Quality Control Systems. Hij trouwde op 12 april 1947 met Dorothy Hilliard en het echtpaar kreeg vijf kinderen. Noyes Richey overleed op 4-2-1990 in Beaumont (Texas), na een slepende ziekte die verband hield met zijn in de oorlog opgelopen longwond. Zijn vrouw overleed in 1992.

Het verhaal over de lotgevallen van Bob Zercher, zoals dat door Jelle Reitsma is vastgelegd, is onder meer te lezen op <http://www.apeldoornendeeoorlog.nl/>. Naar aanleiding van het onderzoek van Reitsma is ook in de York Sunday News een

uitvoerig artikel gewijd aan Zercher (dd. 17 januari 2008). In 'de Kroezeboom' 2010-3 is eveneens een artikel van Reitsma gepubliceerd over de lotgevallen van de 42-39920 en Robert Zercher.

Bemanning

Hal. J. Nelson

piloot (pilot).

tweede luitenant (2nd lieutenant)

servicenummer USAAF: 0-689085

geboren: 24-2-1920 in Iowa City (Iowa)

overleden: in 1976 in DeKalb (Illinois)

getrouwd met Neva Nelson (al voor zijn vertrek naar Engeland)

Charles F. Ramlow

copiloot (co-pilot)

tweede luitenant (2nd lieutenant)

servicenummer USAAF: 0-818746

geboren: circa 1909 in Shawano Lake (Wisconsin)

overleden: 13-9-1945 in Miami Beach, Florida (bij een vliegtuigcrash)

Noyes Richey

navigator (navigator)

tweede luitenant (2nd lieutenant)

servicenummer USAAF: 0-708376

geboren: 2-3-1921 in Beauregard Parish (Louisiana)

overleden: 4-2-1990 in Beaumont (Texas)

getrouwd 12-4-1947 met Dorothy Hilliard, pilote van een patrouille vliegtuig

Michael Dencavage

boordwerktuigkundige, rugkoepelschutter (flight engineer/top turret gunner)

stafsergeant (staff sergeant)

servicenummer USAAF: 36175982

geboren: circa 1914 in Philadelphia (Pennsylvania)

overleden: 29-12-2004 in Fort Meade (South Dakota)

getrouwd na de oorlog met Theodora Arloween Edwards (in Pennington, New Jersey, niet zover van Philadelphia).

George P. Paulk

radiotelegrafist (radio operator)

staf sergeant (staff sergeant)

servicenummer USAAF: 34539372

geboren: 11-1-1918 in Bartow (Florida)
overleden: in 1997 in Polk (Florida)
getrouwd met Ruby M. Paulk (al voor zijn vertrek naar Engeland)

Robert W. Zercher
buikkoepelschutter (ball turret gunner)
sergeant (sergeant)
servicenummer USAAF: 13092429
geboren: in 1907 Hallam (Pennsylvania)
overleden: 2-10-1944 in Apeldoorn (omgebracht door de Duitsers)

Victor A. Ryczko
rechter zijschutter (right waist gunner)
technisch sergeant (technical sergeant)
servicenummer USAAF: 6976087
geboren: circa 1922 in Corona (New York)

Phillip R. Cavanaugh
bommenrichter (bombardier)
tweede luitenant (2nd lieutenant)
servicenummers USAAF: 0-757650
geboren: 13-2-1921 in Baltimore (Maryland)
overleden: 27-3-1979 in Crownsville (Maryland)
getrouwd met Jeanne M. Cavanaugh (al voor zijn vertrek naar Engeland)

Don Ellsworth Jackson
linker zijschutter (left waist gunner)
sergeant (sergeant)
servicenummer USAAF: 35602808
geboren: 6-10-1921 in Stone Creek, Ohio

Floyd Evans Ragsdale
staartschutter (tail gunner)
sergeant (sergeant)
servicenummer USAAF: 34649424
geboren: 31-10-1923 in Honea Path (South Carolina)
getrouwd: 12-3-1942 met Connie L Rowlett
overleden: in 2000 in Anderson (South Carolina)

729BS/452BG

729BS werd in juni 1943 gevormd als een van de vier squadrons binnen 452BG, met als eerste thuisbasis Geiger Field in Washington. Begin januari 1944 werd

452BG vanaf de Walla Walla luchtmachtbasis in Washington overgeplaatst naar het vliegveld Deopham Green in Norfolk, Engeland, waar het tot aan het einde van de oorlog zou blijven. 729BS/452BG was onder meer betrokken bij de bombardementen op Duitse stellingen in Normandië, voorafgaand aan de invasie op D-Day (6 juni 1944). Na de capitulatie van Duitsland werd 729BS/452BG teruggevlogen naar Amerika om zich daar voor te bereiden op de strijd tegen de Japanners. Na de capitulatie van Japan werd 729BS/452BG in november 1945 opgeheven. Toen de Koude Oorlog zijn schaduwen vooruit ging werpen werd 729BS/452BG in 1947 opnieuw gereactiveerd en nam vanuit Japan onder andere deel aan bombardementen op Noord- en Zuid-Korea tijdens de Koreaanse Oorlog. In mei 1952 volgde de definitieve ontmanteling.

https://en.wikipedia.org/wiki/729th_Airlift_Squadron



*Embleem van 729BS
(americanairmuseum)*

Deopham Green

Het vliegveld Deopham Green werd in 1943 aangelegd, speciaal voor de zware B-17 bommenwerpers van de Amerikaanse luchtmacht. Sinds januari 1944 vormde het vliegveld de thuisbasis van 452BG. Deopham Green bestond uit een start- en landingsbaan met een lengte van 2.000 meter en twee kleinere start- en landingsbanen met een lengte van 1.400 meter. Voor de accommodatie van 3.000 manschappen waren er 50 tijdelijke stenen barakken gebouwd.

In 1948 werd Deopham Green weer gesloten en is sindsdien nooit meer in gebruik genomen. Het enige dat nog herinnert aan het vliegveld van weleer zijn wat resterende delen van de landings- en taxibaan en een monument ter herdenking van de daar gelegerde manschappen van 452BG. De tekst op het monument luidt:

FEBRUARY 1944 - APRIL 1945

DEOPHAM GREEN

FROM THIS AIRFIELD

250 MISSIONS WERE FLOWN BY THE

452ND BOMB GROUP (H)

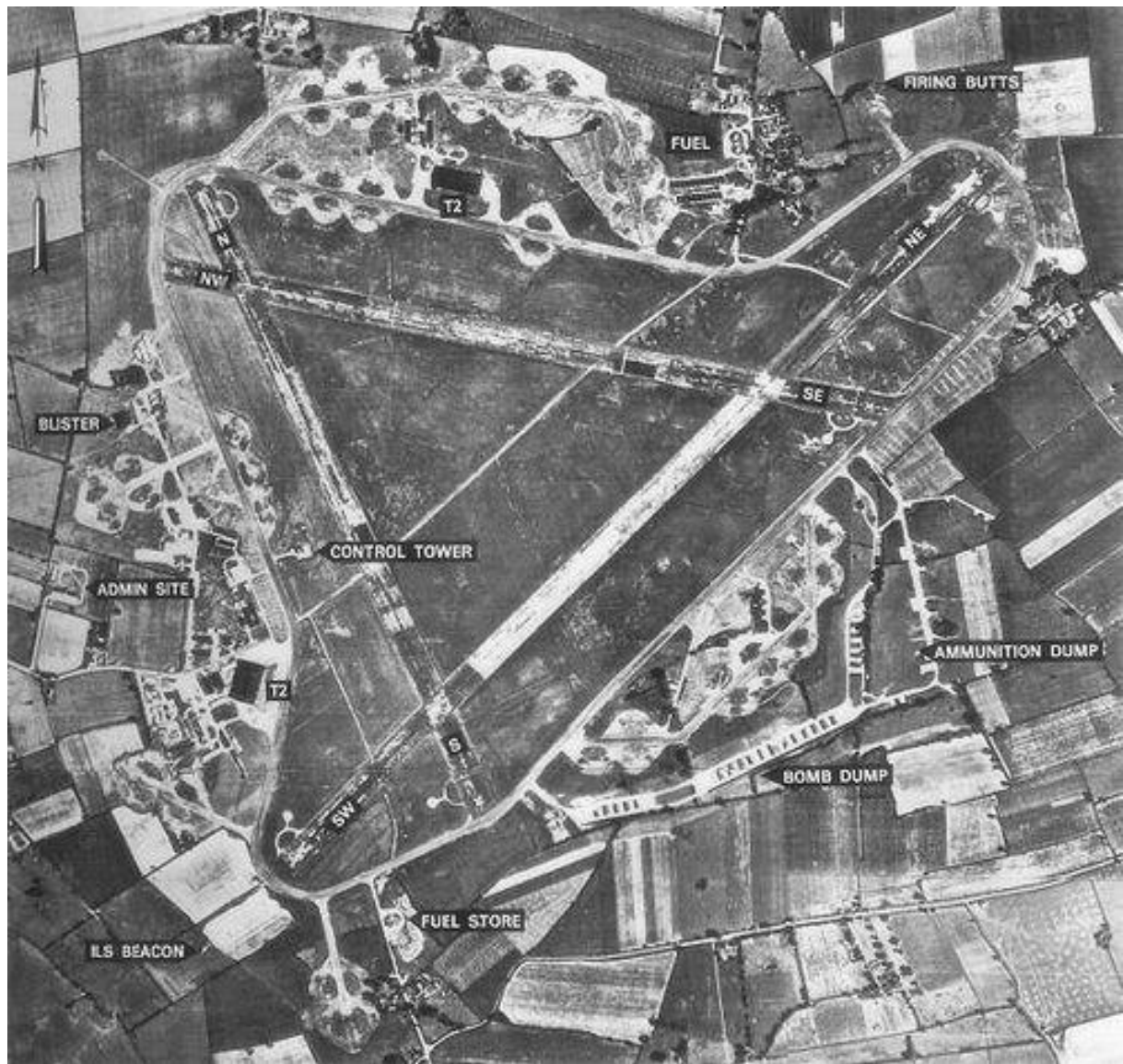
THIS MEMORIAL COMMEMORATES

ALL WHO SERVED HERE

DEDICATED 15TH MAY 1992

<http://nl.tracesofwar.com/artikel/28654/Restanten-RAF-Deopham-Green-en-452nd-Bomb-Group-Monument.htm>

https://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Deopham_Green



*Luchtfoto van Deopham Green uit 1946
(americanairmuseum)*



*Deopham Green anno nu. Alleen delen van een startbaan herinneren nog aan het vliegveld van weleer
(americanairmuseum)*

B-17G

De B-17 was een zware viermotorige bommenwerper van Boeing dat in zijn modernste uitvoering plaats bood aan tien bemanningsleden. Vanwege de aanwezigheid van zes schutters met in totaal 13 Browning machinegeweren werd het vliegtuig vaak aangeduid als 'flying fortress', vliegend fort. Het eerste prototype werd al in 1935 gebouwd, de serieproductie kwam in 1939 op gang. In de loop van de tijd werden er in totaal zeven varianten gebouwd, van B-17A tot en met B-17G. De laatste had bijvoorbeeld ook een geschutskoepel aan de onderzijde. Een belangrijk element waren ook de zelfdichtende brandstoftanks, waardoor de B-17 veel minder kwetsbaar was voor vijandelijk vuur.

De B-17G had een lengte van 22,6 meter en een spanwijdte van 31,6 meter. De maximale bommenlading bedroeg 4360 kg, voor niet al te lange afstanden. De kruissnelheid bedroeg zo'n 290 km/uur, zonder belading kon het vliegtuig wel een topsnelheid halen van 460 km/uur. Het vliegtuig had een actieradius van 3200 km (bij een middelmatige bommenlast) en de maximale vlieghoogte bedroeg dan ruim 7,5 km.

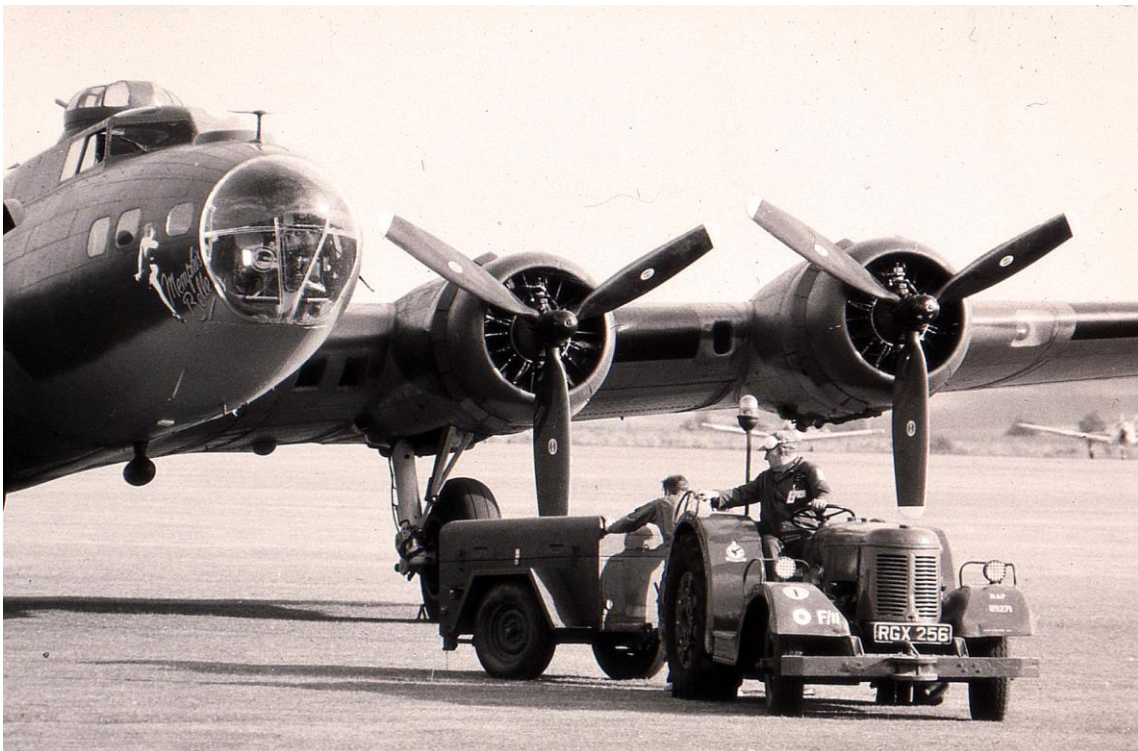
In de loop van 1942 werden steeds meer B-17's vanuit Amerika naar Groot-Brittannië overgebracht om deel te nemen aan de bombardementen op

Duitsland. Om de precisie van de bombardementen te vergroten waren de B-17's uitgerust met een zogenoemd '*Norden richtapparaat*' (*Norden bombsight*), een naar de aarde gericht optisch vizier dat was verbonden met een apparaat waarmee de afstand kon worden berekend. Op die manier konden tijdstip en plaats waarop de bommenlading gelost moest worden precies worden bepaald. Het apparaat kon echter alleen bij daglicht worden gebruikt. Na de oorlog deed het vliegtuig nog tot 1955 (in sommige landen nog langer) dienst als transportvliegtuig en (foto)verkenner voor lange afstanden. In totaal werden er zo'n 12.700 B-17's gebouwd.

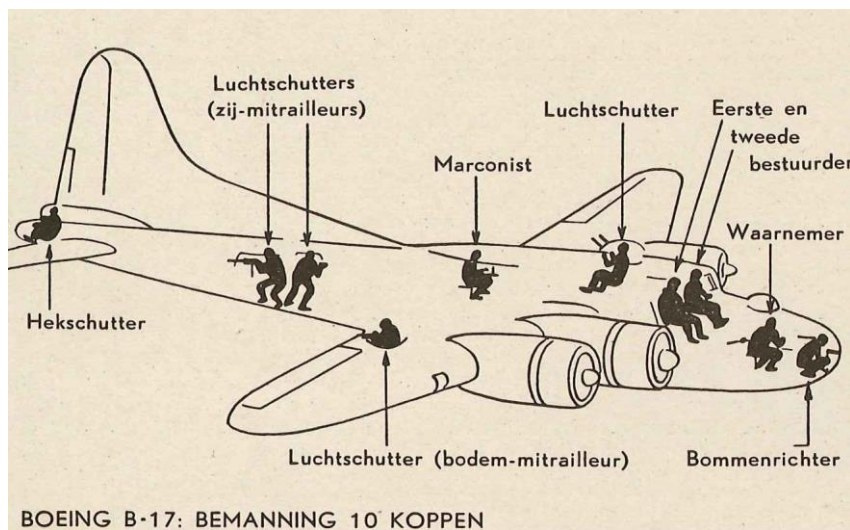
<http://www.boeing.com/boeing/history/boeing/b17.page>
<http://www.aviation-history.com/boeing/b17.html>



Een B-17 bommenwerper bezig met zijn landing
(commons.wikimedia.org)



*Een B-17 bommenwerper zoals die nog altijd valt te bezichtigen op het museumvliegveld Duxford
(Wim en Peter Rhebergen)*



Schematische weergave van een B-17, met de posities van de bemanningsleden

Bronnen:

<http://www.apeldoornendeoorlog.nl/>
<http://www.americanairmuseum.com/>
<http://www.merkki.com/north3.htm>
<http://www.ww2pow.info/>
<http://wwii-pows.mooseroots.com/>
<http://www.ydr.com/story/news/history/blogs/york-town-square/2008/01/17/nazis-murdered-downed-wwii-air-2/31771047/>
<https://wwii-netherlands-escape-lines.com/>
Escape & evasion reports: <https://catalog.archives.gov/id/305270>

MACR 4449

Oliver Clutton-Brock en Raymond Crompton, 'The Long Road' (Grub Street, Londen, 2013)

John Meurs, 'One way ticket to Berlin' (Quail Ridge Press, Brandon, 2016)

'Onder de Kroezeboom', tijdschrift Old Reurle, 2010-3

Wim en Peter Rhebergen, 'Vermist boven de Achterhoek' (Uitgeverij Lunet, Naarden, 1991)

Peter Monasso/AVOG



Foto van de Karen B met navigator Noyes Richey. Hij houdt het bommenrichtapparaat, de Norden bombsight, onder zijn arm. Men was erg zuinig op dit geheime apparaat, reden waarom het na elke vlucht werd gedemonteerd en in een kluis op de basis bewaard (americanairmuseum)



*Foto van bommenrichter Philip R. Cavanaugh, zoals opgestuurd door zijn familie
(Jelle Reitsma, Apeldoorn)*



*Robert Zercher voor de Karen B
(Mrs. Ruth Rumsey)*



Het marmeren gedenkteken op het terrein van 's Heerenloo Midden-Nederland, ter herinnering aan de op 2 oktober 1944 omgekomen verzetsmensen en vliegers (<http://www.apeldoornendeoorlog.nl/>)



Plaquette ter herinnering aan mevrouw Bitter-Van der Noorda, waar Zercher ondergedoken heeft gezeten. Zij overleed op 6 januari 1945 in kamp Ravensbrück (<http://www.apeldoornendeoorlog.nl/>)

Jan Oonk
maart 2018
aangevuld december 2021